

令和7年度第2回徳島県地域公共交通協議会

- 1 日時 令和7年6月30日（月）午前10時から
- 2 場所 徳島県庁万代庁舎 10階 大会議室
- 3 議事

次の議事について協議した。

（1）令和6年度決算報告【資料1】

（2）令和7年度予算案【資料2】

※事務局から【資料1】～【資料2】について説明

以降審議

- （1）、（2）ともに承認された。

（3）徳島県地域公共交通計画の自己評価について【資料3】

※事務局から【資料3】について説明

質疑概要

（委員）

指標1-5のうち、海陽町宍喰地区の町営バスの予約制実証運行に関して、取組内容を補足説明いただいてもよろしいでしょうか。

（事務局）

2025年2月3日から8月29日までを実証運行期間としている取組で、自宅近辺まで送迎し、目的地まで運行する実証事業になっております。

（委員）

予約に関して、ITは活用していますか。それとも電話のみですか。

（委員）

現在のところ、電話予約のみで受け付けております。海陽町の町営バス5路線のうちの1つが、この宍喰地区の路線ですが、ほとんどが1日あたり1人も乗らないような状況であったため、予約制の実証運行を始めたものです。

宍喰地区の山間部にお住まいの方へは、14人乗りのバスが行ける範囲で自宅近くまで送迎し、目的地まで運ぶ仕組みです。利用登録者は現在60人程度で、徐々に利用者が増えております。

今後はITを活用した形態も含めて、この1年をかけて整備をしていこうと考えております。

(会長)

ほか、いかがでしょうか。お願いします。

(委員)

質問というよりは意見になりますが、指標1-5「新たな運行形態の導入件数」と、指標3-4「地域公共交通計画策定市町村数」について、いずれも現時点で目標値を達成していますが、目標値を達成したから良しとするのではなく、もう少し意欲的な目標を立てて取り組んでいただきたいと思っていますところ。

我々、国土交通省の方でも、去年から「交通空白」解消ということで様々な取組をしているところですが、路線バスよりも、より地域の方々のニーズに沿った運行に切り替えた方が望ましい地域が徳島県内を見ても多いのではないかと思います。

そうすると、この指標1-5にあるようなデマンド型交通や自家用有償旅客運送などを、地元の方のニーズをよく汲み取りながらどういった運行形態が適しているかというところを1つ1つ見極めて、選択肢に入れていった方がよいと考えております。

また、それにあたって地域公共交通計画は、しっかりと地域の中で合意を取り、どういう方策で進めていくかという指針になる重要な役割を果たすものなので、計画を策定するための様々な支援ツールも、我々国土交通省の方で用意しているところ。

具体的には「MOBILITY UPDATE PORTAL」というサイトを最近オープンし、計画策定に使える様々なツールを用意しておりますので、各市町村の皆様におかれましては、ぜひ計画策定を意識していただければと考えているところ。

(事務局)

おっしゃる通り、地域公共交通計画は、自治体が主体的に地域の移動手段をどうするかを交通事業者等の地域の関係者の皆様と考えていく非常に重要な取組と思っています。

一方で、市町村によっては、企画部門や総務部門が公共交通の業務を兼務しているようなマンパワーの課題もありますので、県としてもサポートしてまいりたいと考えております。

また、地域公共交通計画は地域交通の指針になりますが、もし、計画が策定できていないが、すぐにでも取り組みたい実証運行があるという場合でも、公共ライドシェア等の初期投資に対する支援メニューを県で準備していますので、そういった市町村をサポートしながら移動手段の確保に努めてまいりたいと考えております。

(4) 徳島県地域公共交通計画変更(案)について【資料4】

※事務局から【資料4】について説明

以降審議

- (4)は承認された。

(5) 令和8年度地域間幹線系統確保維持計画(案)について【資料5】

※事務局から【資料5】(参考資料含む)について説明

以降審議

- (5)は承認された。

(6) その他

意見概要

(委員)

この幹線系統バスの重要性は認識しておりまして、そこに補助することも非常に大切と考えていますが、我々のような地方部の自治体にこそ、県が小回りの利く補助金を、さらに拡充してもらえないかと思っております。

例えば、現在、町営バスについては徳島県生活バス路線維持確保補助金を受けながら自家用有償旅客運送制度を活用して運行していますが、今後、例えば神山町の「まちのクルマ Let's」のように、タクシーのようにいつでもどこでも乗り降りができる、町民のドアツードア的な利便性の向上に向けた取組を、我々が実施しいていこうと考えている矢先でして、そのような取組にも運行を維持するための補助金をいただけないかと思います。

町営バスであれば補助金が出ていますが、乗り合いタクシーのような小さな車両で、ドアツードアで住民一人一人の本当に困っているお年寄りのところまで、送り迎えをしてあげるためにも、こういう取組は田舎こそ必要だと思っているので、そこに対する、小回りの利く補助は考えてもらえないでしょうか。

(事務局)

最近では、大型や中型のバスではニーズに見合わないようなケースも出てきていることから、国においては「『交通空白』解消緊急対策事業」のような実証運行に対する支援メニューなども構えられております。

また、県においても、例えば公共ライドシェアやコミバス、ボランティアタクシーなどの初期投資に対する支援メニューも今年度から構えております。

一方で、各市町村においては、タクシーの利用助成に取り組まれているところもあ

りますが、そういった取組にも補助金を出して欲しいというご意見はいただいております。

しかしながら、タクシーの利用助成は、個々の住民の方が利用することになってきますので、必然的にその財政需要も大きくなっていくという課題もあります。

ご意見のような、小回りの利く移動手段に対する支援も必要だということは認識しておりますので、次年度以降、どのような形で支援できるかを考えてまいりたいと考えております。

(委員)

ぜひとも、それらに取り組む市町村に対して補助していただきますようお願いいたします。

国においては、この３年間で交通空白を何とかしようというところに入れて、私どもも「『交通空白』解消緊急対策事業」を活用して、今年度から取組を強化していこうとしています。

その後、運行を維持していく部分で、小回りの利くきめ細かな補助を県にお願いできたらと思っていますので検討をよろしくお願いいたします。

(会長)

デマンドの乗り合い交通であれば、運行費用に対しても国から補助が出る可能性がありますので、国の方にも確認いただくとよいと思います。

(委員)

国の補助メニューとしては「『交通空白』解消緊急対策事業」のほか、「共創モデル実証運行事業」のように、複数の事業者間で協力して課題解決する取組に対する補助制度も設けているところです。

ただし、恒常的な支援メニューである幹線系統やフィーダー系統への運行費の補助とは性質が異なり、あくまでも、「交通空白」解消・集中対策期間において集中的に、まずは実証運行を実施して地域に合った形を探していくところに対しての補助になっておりますので、自治体の皆様におかれましては、ぜひこのような支援メニューがある集中対策期間において、積極的に補助金を活用いただきたいと思います。

以上